



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 265]

नई दिल्ली, बृहस्पतिवार, जुलाई 12, 2018/आषाढ़ 21, 1940

No. 265]

NEW DELHI, THURSDAY, JULY 12, 2018/ASHADHA 21, 1940

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 4 जुलाई, 2018

सं. टीएमपी/14/2018—एमबीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 के तहत प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रप्रभार प्राधिकरण, एतद्द्वारा, आन्तरिक और बाह्य एंकरेज पर लाइटरेज आपरेशन की गतिविधियों के लिए रॉयल्टी के अनुमोदन तथा आन्तरिक एंकरेज पर प्रहस्तित कार्गो के लिए डॉक्स पर प्रहस्तित कार्गो हेतु प्रभार्य 35 प्रतिशत की दर से स्टीवडोरिंग प्रभार को समाप्त करने, के लिए मुंबई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव का इससके साथ संलग्न आदेशानुसार निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला संख्या टीएमपी/14/2018—एमबीपीटी

मुंबई पत्तन न्यास

आवेदक

कोरम

(i) श्री टी.एस बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

(ii) श्री रजत सच्चर, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(जून 2018 के 8वें दिन पारित)

यह मामला आन्तरिक और बाह्य एंकरेज पर लाइटरेज आपरेशन की गतिविधियों के लिए रॉयल्टी के अनुमोदन तथा आन्तरिक एंकरेज पर प्रहस्तित कार्गो के लिए डॉक्स पर प्रहस्तित कार्गो हेतु प्रभार्य 35 प्रतिशत की दर से स्टीवडोरिंग प्रभार को समाप्त करने, के लिए मुंबई पत्तन न्यास(एमबीपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव दिनांक 14 फरवरी 2018 से संबंधित है।

2. अपने दरमानों में सामान्य संशोधन के लिए एमबीपी से प्राप्त प्रस्ताव के आधार पर एमबीपीटी के निष्पादन मानकों का अनुमोदन करते हुए और दरमानों में संशोधन करते हुए इस प्राधिकरण द्वारा दिनांक 21 जून 2016 को आदेश सं. टीएएमपी/78/2015-एमबीपीटी जारी किया गया था। कथित आदेश में प्रशुल्क की वैधता की अवधि 31 मार्च 2019 तक निर्धारित की गई है।

3. इस परिप्रेक्ष्य में एमबीपीटी ने अपने पत्र सं. एफएसीसी/161(x)/1258 दिनांक 14 फरवरी 2018 ने संदर्भगत प्रस्ताव प्रस्तुत किया है जिसका सारांश इस प्रकार है :

- (i) एमबीपीटी स्वयं इंदिरा डॉक में स्टीडोरिंग आपरेशन कार्य करता है जिसके लिए प्रप्रभार टीएएमपी द्वारा अनुमोदित किया जाता है। इसके अलावा दरमानों में धारा में प्रहस्तित कार्गो के लिए डॉक्स पर प्रहस्तित कार्गो के लिए दरों के संदर्भ में लागू 35 प्रतिशत प्रभारों की दर से स्टीडोरिंग प्रभार लगाने के लिए दरमान निर्धारित किए गए हैं।
- (ii) स्ट्रीम में डाक्स पर बंडर पर कार्गो प्रहस्तन (क) 'मुंबई पत्तन सुविधाएं' और (ख) 'मुंबई पत्तन सुविधाएं' अर्थात् धर्मतार, टाटाकोल जेट्टी आदि के कार्गो के लिए किया जाता है।
- (iii) 35 प्रतिशत प्रभार केवल 'मुंबई पत्तन सुविधाएं' के लिए निर्दिष्ट कार्गो के लिए लिया जाता है न कि 'गैर मुंबई पत्तन सुविधाएं' के लिए निर्दिष्ट कार्गो के लिए। इससे बहुत असंगतता उत्पन्न हुई है क्योंकि स्ट्रीम में प्रहस्तित कार्गो के लिए, जिन्हें 'मुंबई पत्तन सुविधाएं' के लिए निर्दिष्ट किया जाता है एमबीपीटी द्वारा कोई अन्य सेवाएं प्रदान नहीं की जाती हैं। तथापि स्ट्रीम में प्रहस्तित कार्गो और गैर 'मुंबई पत्तन सुविधाएं' को प्रेष्य कार्गो के लिए लाइटरैज प्रभार लगाए जाते हैं। 'मुंबई पत्तन सुविधाएं' को प्रेष्य कार्गो पर कोई लाइटरैज प्रभार नहीं लगाए जाते हैं।
- (iv) ड्राइ बल्क कार्गो के लिए औसतन लाइटरैज प्रभार लगभग रु. 20/- प्रति मी. टन निकलती है जबकि स्टीवडोरिंग के लिए यह रु. 71.39 प्रति मी. टन निकलता है। यह समान सेवा के लिए असंगत पूर्ण स्थिति होजाती है जिससे अन्ततः 'मुंबई पत्तन सुविधाएं' पर प्रहस्तन लागत में बढोत्तरी होती है
- (v) ऐसे दोनों मामलों में जिनमें स्टीवडोरिंग प्रभार और लाइटरैज प्रभार नहीं लगाए गए हैं एंकरिंग सेवाओं को छोड़कर, पोत पर श्रमिक या उपकरण अथवा कोई अन्य सेवा प्रदान नहीं की गई है।
- (vi) मुंबई को प्रेष्य कार्गो पर बहुत अधिक प्रभार रु.71.93 प्रति टन लिया जाता है जबकि टा जेट.टी /धर्मतार पत्तन के लिए प्रेष्य कार्गो पर केवल रु.20/- प्रति टन प्रभार लिया जाता है। एमबीपीटी के लिए आंतरिक एंकरेज (स्ट्रीम) में कार्गो के निपटान के लिए व्यापार में अरुचिदेखी गई है। वर्ष 2016-17 में 0.8 एमएमटी में से आंतरिक एंकरेज में केवल 0.2 एमएमटी कार्गो का ही निपटान किया गया है और शेष कार्गो का निपटान स्टीवडोरिंग प्रभार बचाने के उद्देश्य से बाह्य एंकरेज (पोर्ट लाइटरैज क्षेत्र) में किया गया।
- (vii) व्यापारी जो एमबीपीटी का उपयोग करते हैं वे लाइटरैज प्रभार देने के लिए तो सहमत हैं परंतु जानबूझकर निपटान हेतु पोत को बाह्य एंकरेज(पीएलए) से आंतरिक एंकरेज(स्ट्रीम) में लाने में आपत्ति करते हैं/अरुचि दिखाते हैं।
- (viii) एमबीपीटी को टाटा जेट्टी/धर्मतार को प्रेष्य कार्गो की तुलना में अलाभया हानि न हो इस लिए दोनों में समानता लाना आवश्यक माना जाता है। तदनुसार, इस मुद्दे पर लाइटरैज आपरेशनों के लिए बाह्य (पीएलए) और आन्तरिक एंकरेज (स्ट्रीम) पर लगाए गए प्रभार की समीक्षा की अन्य बातों के साथ-साथ विभिन्न बैठकों में इस मुद्दे पर चर्चा की गई।

- (ix) पोत परिवहन मंत्रालय भारत सरकार ने महापत्तनों के लिए स्टीवडोरिंग और शोर हैंडलिंग पॉलिसी, 2015 जारी की हुई है। इस नीति में साथ साथ अपेक्षा की गई है कि स्टीवडोरिंग गतिविधियां निजी एजेंसियों के द्वारा की जाएं और बदलेमें एजेंसिया रायल्टी के तौर पर एमबीपीटी के साथ राजस्व साझा करे।
- (x) डॉक्स में स्टीवडोरिंग कार्य एमबीपीटी की मैनपॉवर के द्वारा किया जाता है परंतु एंकरेज में स्टीवडोरिंग कार्य पहले से ही निजी एजेंसियों के द्वारा किया जा रहा है। एमबीपीटी को कोई रायल्टी नहीं मिलती है। तदनुसार, विचार किया गया कि रायल्टी की वसूली स्टीवडोरिंग कार्य करने वाली निजी एजेंसियों से की जाए।
- (xi) तदनुसार, समिति ने आंतरिक एंकरेज और पीएलए(बाह्य एंकरेज) पर लगाए गए विभिन्न प्रभारों पर (मूल पोत पर आने वाले बाजों पर दोहरे तटीयकरण प्रभार सहित) विस्तृत विचार किया और साथ साथ स्टीवडोरिंग प्रभार और लाइटरेज प्रभारों को समान रूप से लागू करने के बारे में निम्नानुसार अनुमोदन किया:
 - (क) पीएलए पर लाइटरेज आपरेशन करने वाले पोतों पर रु.5/- प्रति टन की रायल्टी लगाई जाएगी। यह रायल्टी मुंबई पत्तन तथा घर्मतार,टाटा पॉवर जेट्टी जैसे गन्तव्यों के लिए निर्दिष्ट कार्गो पर लगाई जाएगी।
 - (ख) आंतरिक एंकरेज (स्ट्रीम) पर लाइटरेज आपरेशन प्रहस्तन कार्य पर रु.7/- प्रति टन की दर से मुंबई पत्तन तथा घर्मतार,टाटा पॉवर जेट्टी जैसे अन्य गन्तव्यों के लिए निर्दिष्ट कार्गो पर रायल्टी लगाई जाएगी। इस स्थिति में मुंबई पत्तन के लिए निर्दिष्ट कार्गो पर 35 प्रतिशत के स्टीवडोरिंग प्रभार मौजूदा दरमानों से हटा दिया जाएगा। समिति की सिफारिश की प्रति भी संलग्न है।

3.2. तदनुसार, पत्तन ने निम्नलिखित के अनुमोदन के लिए अनुरोध किया है :

- (क) पीएलए पर लाइटरेज आपरेशन करने वाले पोत पर अनलोड/लोड किए गए कार्गो पर रु. 5/- प्रति टन की दर से स्टीवडोरिंग गतिविधियों के लिए, भले ही वे मूल/गन्तव्य स्थान अर्थात एमबीपीटी, टाटा पॉवर जेट्टी (टीपीसी) या घर्मतार पत्तन हो, रायल्टी वसूल करना।
- (ख) आंतरिक एंकरेज (स्ट्रीम) पर लाइटरेज आपरेशन करने वाले पोत पर अनलोड/लोड किए गए कार्गो पर रु. 7/- प्रति टन की दर से स्टीवडोरिंग गतिविधियों के लिए, भले ही वे मूल/गन्तव्य स्थान अर्थात एमबीपीटी, टाटा पॉवर जेट्टी (टीपीसी) या घर्मतार पत्तन हो, रायल्टी वसूल करना।
- (ग) स्ट्रीम में प्रहस्तित कार्गो के लिए डॉक्स पर प्रहस्तित कार्गो के संदर्भ में लागू 35% की दर से स्टीवडोरिंग प्रभार को लगाने से संबद्ध क्रम सं. 3.1(घ) (15) को हटाना।

3.3. एमबीपीटी के प्रस्ताव को बोर्ड ऑफ ट्रस्टीज का अनुमोदन प्राप्त है. एमबीपीटी ने बोर्ड के रेज़ोल्यूशन की प्रति प्रस्तुत की है।

4. निर्धारित परामर्श प्रक्रिया के अनुसार एमबीपीटी के 14 फरवरी 2018 के पत्र की एक प्रति 26 फरवरी 2018 के पत्र द्वारा संबंधित उपयोगकर्ताओं / उपयोगकर्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों की मांग करने के लिए भेजी गयी थी। जवाब में, कुछ उपयोगकर्ताओं / उपयोगकर्ता संगठनों ने अपनी टिप्पणियां भेजी हैं जिन्हें एमबीपीटी को फीडबैक जानकारी के रूप में भेज दिया गया था। एमबीपीटी ने अपने 11 मई 2018 और 29 मई, 2018 के पत्रों के अंतर्गत जवाब दिया है।

5. प्रस्ताव की प्रारंभिक जांच के आधार पर एमबीपीटी से, 12 अप्रैल 2018 के पत्र द्वारा कुछ जानकारी प्रस्तुत करने के लिए अनुरोध किया गया था। एमबीपीटी ने दिनांक 07 मई 2018 के पत्र एफए / एसीसी / 211/2457 द्वारा जवाब दिया है। एमबीपीटी से मांगी गई जानकारी और उस पर एमबीपीटी की प्रतिक्रिया नीचे सारणीबद्ध है।

क्रम सं.	हमारे द्वारा मांगी गई जानकारी	एमबीपीटी के उत्तर
(i)	प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित मौजूदा पैमाने की धारा 3.1(घ)(15) के अनुसार, मुंबई पोर्ट ट्रस्ट धारा में प्रहस्तित कार्गो के लिए (एमबीपीटी) डॉक्स पर कार्गो हैंडलिंग की दरों के संदर्भ में लागू शुल्क का 35% स्टीवडरिंग प्रभार ले रहा है,	--
(ii)	‘मुंबई पत्तन सुविधाएं’ के लिए प्रेष्य कार्गो स्वेच्छा से शुल्क ₹.71.39 प्रति टन लेता है जबकि ‘गैर-मुंबई पत्तन सुविधाएं’ के लिए प्रेष्य कार्गो की ढुलाई के लाइटरेट प्रभार औसत 20 रुपये प्रति टन पर लेता है। ‘मुंबई पत्तन सुविधाएं’ के लिए निर्धारित कार्गो पर कोई लाइटरेज शुल्क नहीं लगाया जाता है। जहां तक टैरिफ का संबंध है, ‘मुंबई पत्तन सुविधाएं’ के लिए प्रेष्य कार्गो, गैर-‘मुंबई पत्तन सुविधाएं’ के लिए प्रेष्य कार्गो के मुकाबले एक हानिकारक स्थिति में है। असंगत स्थिति को दूर करने के लिए, 14 फरवरी 2018 के संदर्भगत प्रस्ताव में एमबीपीटी ने स्वीकृत दरमानों में मौजूदा उपरोक्त खंड को हटाने और निजी एजेंसियों पर लेवी रॉयल्टी को लगाने का प्रस्ताव दिया है, जो नीचे दिए गए अनुसार स्टीवडरिंग गतिविधि करते हैं:	मौजूदा दरमानों के 3.1 (घ) (15) को हटाने का प्रस्ताव किसी भी मामले में वांछित है, क्योंकि एमबीपीटी लाइटरेज शुल्क के साथ असंगत स्थिति को दूर करने का इरादा रखता है।
(ii) (क)	बाहरी एन्कोरेज (पीएलए) पर जहाज उपक्रम पर लोड/अनलोड किए जाने वाले कार्गो पर निजी एजेंसियों द्वारा किए गए स्टीवडरिंग कार्य के लिए टन ₹.5/- प्रति टन की रॉयल्टी को वसूल करना। मुंबईपत्तन के साथ-साथ धर्मतार, टाटा पावर जेट्टी इत्यादि जैसे किसी अन्य गंतव्य के लिए कार्गो पर यह रॉयल्टी लेना।	
(ii) (ख)	पोत पर लोड/अनलोड किए गए कार्गो पर निजी एजेंसियों द्वारा किए गए स्टीवडरिंग गतिविधि के लिए प्रति टन ₹.7/- प्रति टन की रॉयल्टी को पुनर्प्राप्त करने के लिए आंतरिक एंकरेज ऑपरेशन (स्ट्रीम) पर मुंबईपत्तन के लिए प्रेष्य कार्गो के लिए तथा साथ-साथ धर्मतार, टाटा पावर जेट्टी आदि जैसे अन्य गंतव्य स्थान को प्रेष्य कार्गो के लिए।	
(iii)	इस संबंध में, एमबीपीटी से यह नोट करने का अनुरोध किया जाता है कि एमपीटी अधिनियम, 1963 की धारा 48 के साथ पठित धारा 42 (1) के अनुसार, प्राधिकरण को पोर्ट ट्रस्ट बोर्ड या धारा 42 (3) के तहतपत्तन द्वारा अधिकृत अन्य व्यक्ति द्वारा प्रदत्त सेवाओं के लिए दरमान निर्धारित करने के लिए अधिदेशित है। एमबीपीटी ने कहा है कि धारा में प्रहस्तित कार्गो के लिए कोई श्रमिक या उपकरण या कोई अन्य सेवा प्रदान नहीं की जाती है। रॉयल्टी का प्रस्तावित लेवी स्टीवडरिंग शुल्क और लाइटरेज शुल्क लागू करने पर समानता बनाए रखना है और प्रस्तावित दर पोर्ट द्वारा प्रदान की जाने वाली किसी भी सेवा या पोर्ट द्वारा अधिकृत किसी भी व्यक्ति के संबद्ध नहीं है।	--

(iv)	<p>इसके अलावा, स्टीवडोरिंग और शोर हैंडलिंग पॉलिसी, 2016 के क्लॉज 3 (v) के अनुसार पत्तन से उनके द्वारा अधिकृत निजी एजेंसियों से रॉयल्टी वसूलने की अपेक्षा की जाती है। खंड 3.5.5. (क) स्टीवडोरिंग और शोर हैंडलिंग ऑपरेशन के लिए अपफ्रंट टैरिफ के निर्धारण के लिए दिशानिर्देशों में से यह भी निर्धारित है कि पोर्ट ट्रस्ट, इसके तहत सूचीबद्ध कारकों को ध्यान में रखते हुए एजेंटों से प्रति मीट्रिक टन रॉयल्टी दर चार्ज करेगा। टीएएमपी से अपेक्षा नहीं की गई कि वह स्टीवडोरिंग और शोर हैंडलिंग नीति और दिशानिर्देशों दोनों में स्टीवडोरिंग एजेंटों द्वारा देय रॉयल्टी को अनुमोदन प्रदान करे। निजी एजेंसियों द्वारा की गई स्टीवडोरिंग गतिविधियों के लिए किसी रॉयल्टी की मंजूरी के लिए किसी मेजर पोर्ट ट्रस्ट ने टीएएमपी से संपर्क नहीं किया है।</p>	<p>टीएएमपी के उपर्युक्त संदर्भित पत्र के पैरा 4.2 में उल्लेखित स्थिति को ध्यान में रखते हुए, पोर्ट को रॉयल्टी के लिए टीएएमपी के अनुमोदन की मंजूरी की आवश्यकता नहीं हो सकती है। हालांकि, पोर्ट प्रयोक्ताओं से प्राप्त किसी भी प्रशुल्क के लिए, पोर्ट उपयोगकर्ताओं द्वारा टीएएमपी की स्वीकृति की मांग हमेशा की जाती है और इसलिए पोर्ट की समग्र एआरआर आवश्यकता के तहत इसे टीएएमपी से अनुमोदित कराना वांछनीय है। परामर्शी प्रक्रिया के दौरान यह आपको भी सूचित किया गया था।</p>
(v)	<p>इस पृष्ठभूमि में, प्राधिकरण, रॉयल्टी की लेवी के लिए अनुमोदन हेतु एमबीपीटी से अपने प्रस्ताव की समीक्षा करने का अनुरोध किया जाता है। यदि रॉयल्टी की प्रस्तावित दरों को स्वीकार करने के लिए टीएएमपी की आवश्यकता है, तो एमबीपीटी से एमपीटी अधिनियम, 1963/स्टीवडोरिंग दिशानिर्देशों के प्रासंगिक प्रावधानों को व्यक्त करने का अनुरोध किया जाता है, जिसके अंतर्गत टीएएमपी दरों का अनुमोदन कर सकता है।</p>	<p>--</p>
(vi)	<p>इस पृष्ठभूमि में, यदि रॉयल्टी का अनुमोदन करने के लिए यदि प्राधिकरण प्राधिकृत न हो तो मौजूदा दरमानों के 3.1(घ)(15) को हटाने की कार्यवाही करनी है या नहीं के बारे में, पोर्ट से स्पष्ट करने के लिए अनुरोध किया जाता है</p>	
(viii)	<p>एमबीपीटी ने कहा है कि डॉक में स्टीवडोरिंग गतिविधियां एमबीपीटी की जनशक्ति द्वारा की जा रही हैं और एंकरेज में, स्टीवडोरिंग गतिविधियां निजी एजेंसियों द्वारा की जाती हैं। उपर्युक्त प्रस्ताव से, एमबीपीटी ने एंकरेज पर स्टीवडोरिंग परिचालन करने के लिए निजी ऑपरेटरों को अधिकृत किया है। यह मानते हुए कि धारा 48 के अंतर्गत प्राधिकरण को किसी बोर्ड द्वारा निष्पादित धारा 42 के तहत अधिकृत किसी भी व्यक्ति द्वारा यापत्तन के दृष्टिकोण से एसओआर निर्धारित करने के लिए अधिदेशित है, ऐसा लगता है कि करेज कार्यवाही स्थानों पर स्टीवडोरिंग गतिविधियों के लिए ऑन-बोर्ड पोत अपफ्रंट टैरिफ तय करना अपेक्षित है। प्रस्ताव के साथ एमबीपीटी द्वारा अग्रेषित बोर्ड की कार्यवाही भी आंतरिक और बाहरी एंकरेज में की गई स्टीवडोरिंग गतिविधि के लिए अपफ्रंट टैरिफ के लिए टीएएमपी की मंजूरी की आवश्यकता पर जोर देती है। हालांकि स्टीवडोरिंग और शोर हैंडलिंग दिशानिर्देश, 2016, एंकरेज पॉइंट्स पर की गई स्टीवडोरिंग गतिविधि के लिए मानदंड निर्धारित नहीं करते हैं, कोलकाता पोर्ट ट्रस्ट (केओपीटी) की कोलकाता डॉक</p>	<p>एमबीपीटी बर्थ पर स्टीवडोरिंग गतिविधि करता है और एंकरेज पर नहीं। अगले 3-4 वर्षों में, एमबीपीटी की जनशक्ति में काफी कमी आएगी और उस चरण में, स्टीवडोरिंग और शोर हैंडलिंग नीति के पूर्ण कार्यान्वयन पर विचार किया जा सकेगा। वर्तमान प्रस्ताव स्टीवडोरिंग और शोर हैंडलिंग नीति के कार्यान्वयन की दिशा में एक प्रारंभिक कदम है, लेकिन एंकरेज क्षेत्रों में प्रहस्तन के साथ शुरू होता है।</p> <p>एमबीपीटी ने किसी भी निजी एजेंसी को एंकोरेज में स्टीवडोरिंग ऑपरेशन करने के लिए अधिकृत नहीं किया है। एंकोरेज में लाइटरेज ऑपरेशंस के लिए, निर्वहन / लोडिंग करने के लिए पोतीय एजेंटों / कार्गो-वाहकों को पोतीय एजेंटों द्वारा अनुमति दी जाती है। पोतों के एजेंट / कार्गो वाहक जो बदले में अपने स्टीवडोर्स के माध्यम से कार्य करवाते हैं। वर्तमान प्रस्ताव में, स्टीवडोरिंग पॉलिसी का केवल आंशिक कार्यान्वयन उन क्षेत्रों में</p>

<p>सिस्टम (केडीएस) ने एंकरेज डिस्चार्ज (ऑन-बोर्ड ऑपरेशंस), के लिए अपफ्रंट टैरिफ का प्रस्ताव दिया था जिसे 19 जनवरी 2018 के आदेश सं. टीएएमपी/80/2016-केओपीटी के अनुसार प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किया गया है।</p>	<p>किया गया है जिनमें एमबीपीटी स्टीवडरिंग गतिविधि नहीं करता है।</p> <p>टीएएमपी के मुताबिक उपर्युक्त रॉयल्टी के अनुमोदन के संबंध में अपने विचारों पर पुनर्विचार कर सकते हैं और प्रस्तावित रॉयल्टी का अनुमोदन कर सकता है और मौजूदा दरमानों के 3.1(घ)(15) को साथ-साथ हटा सकते हैं। यह दोहराया जाता है कि प्रस्ताव का निपटान पृथक पृथक नहीं किया जा सकता है।</p>
---	--

6. संदर्भ में मामले की संयुक्त सुनवाई 16 मार्च 2018 को सुंबई में इस प्राधिकरण के कार्यालय में हुई थी। संयुक्त सुनवाई में, एमबीपीटी और उपयोगकर्ता / उपयोगकर्ता संगठनों ने अपने विचार रखे।

7. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाही इस प्राधिकरण के कार्यालय में रिकॉर्ड में दर्ज है। संबंधित पक्षों द्वारा किए गए तर्कों के अंश उन्हें अलग-अलग भेजे जाएंगे। ये विवरण हमारी वेबसाइट [http:// tariffauthority. gov.in](http://tariffauthority.gov.in) पर भी उपलब्ध कराए जाएंगे।

8. इस मामले पर प्रसंस्करण के दौरान एकत्र की गई जानकारी की समग्रता के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति उभरती है:

(i) इस प्राधिकरण द्वारा 21 जुलाई 2016 को अपने ऑर्डर नंबर टीएएमपी/78/2015-एमबीपीटी के अंतर्गत अनुमोदित मौजूदा दरमान (एसओआर) अन्य बातों के साथ 31 मार्च 2019 तक वैध हैं। इसके साथ साथ, स्टीवडरिंग प्रभार का प्रवाह में प्रहस्तित कार्गो के लिए, डॉक्स पर प्रहस्तित कार्गो के लिए दरों के संदर्भ में लागू प्रभार का 35% शुल्क स्टीवडरिंग प्रभार लागू है।

इसके अलावा, स्ट्रीम में कार्गो हैंडलिंग 'एमबीपीटी सुविधाएं' और 'गैर एमबीपीटी सुविधाएं' के लिए प्रेश्य कार्गो के संबंध में होता है। एमबीपीटी सुविधाएं के लिए निर्धारित कार्गो के लिए, स्टीवडरिंग शुल्क ₹73.39 प्रति टन पर लगाया जा रहा है। कार्गो गैर एमबीपीटी सुविधाएं में स्थानांतरित होने के लिए, 20 रुपये प्रति टन पर लाइटरेज प्रभार लगाया जाता है।

चूंकि 'एमबीपीटी सुविधाएं' के लिए प्रभार 'गैर एमबीपीटी सुविधाएं' के लिए कार्गो की तुलना में अधिक लिया जाता है और क्योंकि एमबीपीटी को प्रेश्य निर्धारित कार्गो के लिए एमबीपीटी द्वारा कोई अतिरिक्त सेवाएं प्रदान नहीं की जाती हैं, इसलिए एमबीपीटी के लिए आंतरिक एंकरेज (स्ट्रीम) में कार्गो डिस्चार्ज करने के लिए व्यापार में अनिच्छा दिखायी है। एमबीपीटी को प्रेश्य कार्गो को 'गैर-एमबीपीटी सुविधाएं' पर जाने वाले कार्गो की तुलना में एक हानिकारक स्थिति में नहीं डालने के लिए, एमबीपीटी ने 'एमबीपीटी सुविधाएं' और 'गैर एमबीपीटी सुविधाएं' के लिए कार्गो के प्रभारों के बीच समानता लाने की आवश्यकता महसूस की है।

भारत सरकार के पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) द्वारा जारी किए गए प्रमुख बंदरगाहों के लिए स्टीवडरिंग और शोर हैंडलिंग नीति, 2015 को ध्यान में रखते हुए, अन्य बातों के साथ-साथ निजी एजेंसियों और एजेंसियों द्वारा एमबीपीटी के साथ रायल्टी के तौर पर राजस्व साझा करने के लिए कदम उठाने की आवश्यकता महसूस करती है। है। एमबीपीटी का विचार है कि रॉयल्टी को स्टीवडरिंग कार्य करने वाली निजी एजेंसियों से वसूल किया जाना चाहिए।

(ii) बाहरी लंगर परिचालनों के लिए बाहरी और आंतरिक एंकरेज (धारा) पर लगाए गए प्रभार की समीक्षा के लिए एमबीपीटी द्वारा गठित एक समिति निम्नलिखित सिफारिशें की हैं:

- (क) मुंबईपत्तन के लिए कार्गो पर लगाए गए 35% के स्टीवडरिंग चार्ज को मौजूदा स्केल दरों से हटा दिया जाएगा।
- (ख) मुंबई पोर्ट के लिए धर्मतार, टाटा पावर जेटी इत्यादि जैसे किसी भी अन्य गंतव्य के लिए प्रेष्य कार्गो के लिए बाहरी लंगर पर पोतों पर लाइटरैज ऑपरेशंस पर प्रति टन ₹.5/- प्रति टन की रॉयल्टी पेश की जाए।
- (ग) मुंबई पोर्ट में प्रहस्तन किए जाने वाले कार्गो के साथ-साथ धर्मतार, टाटा पावर जेटी इत्यादि जैसे किसी अन्य गंतव्य पर जाने वाले कार्गो के लिए आंतरिक एंकरेज ऑपरेशन (स्ट्रीम) पर लाइटरैज ऑपरेशन पर ₹.7/- प्रति टन की रॉयल्टी लगाई जाए।

(iii) व्यापार ने कार्गो प्रहस्तन के लिए डॉक्स पर प्रहस्तन(स्ट्रीम) की दरों के संदर्भ में लागू 35% स्टीवडरिंग शुल्क चार्ज वापस लेने के प्रस्ताव का स्वागत किया है। प्रस्ताव को एमबीपीटी के ट्रस्टी बोर्ड की मंजूरी प्राप्त है। तदनुसार, यह प्राधिकरण एमबीपीटी के प्रस्ताव को मंजूरी देने के इच्छुक है, जिसमें डॉक्स पर, कार्गो के प्रहस्तन के लिए लागू @35% चार्ज के दरमानों से स्टीवडरिंग शुल्क के लेवी से संबंधित खंड संख्या 3.1 (डी) (15) निर्धारित खंड को हटाने का अनुमोदन किया गया है।।

- (iv) (क) एमबीपीटी का प्रस्ताव बाहरी एन्कोरेज और आंतरिक एंकरेज (स्ट्रीम) पर पोत पर लोड किए गए कार्गो पर अनलोड किए गए कार्गो पर स्टीवडरिंग गतिविधि की ओर रॉयल्टी की लेवी के लिए रु. 5/- प्रति टन और ₹.7/- प्रति टन क्रमशः, निर्वहन / मूल यानी एमबीपीटी, टाटा पावर जेटी (टीपीसी) या धर्मतार पत्तन के अंतिम स्थान के से अंबद्ध रहते हुए स्वीकृति मांगी गई है।
- (ख) मेजर पोर्ट्स अधिनियम, 1963 की धारा 48 के साथ धारा 42(1) के अनुसार, यह प्राधिकरण को पोर्ट ट्रस्ट बोर्ड द्वारा किए गए सेवाओं या धारा 42(3) के तहतपत्तन द्वारा अधिकृत किसी भी व्यक्ति के लिए दरमान तय करने के लिए अधिदेशित है। सरकार द्वारा जारी किए गए स्टीवडरिंग और शोर हैंडलिंग पॉलिसी, 2016 की धारा 3 (i) यह प्राधिकरण को स्टीवडरिंग और शोर हैंडलिंग गतिविधियों के लिए केवल मानक टैरिफ को अधिसूचित करने के लिए अधिदेशित है। पत्तन के प्रस्ताव के संबंध में, यह नोट किया गया है कि धारा में प्रहस्तित कार्गो के लिए कोई श्रमिक या उपकरण या कोई अन्य सेवा प्रदान नहीं की जाती है और प्रस्तावित दर पोर्ट द्वारा प्रदान की जाने वाली किसी भी सेवा या पोर्ट द्वारा अधिकृत किसी भी व्यक्ति के संबंध में नहीं है। रॉयल्टी का प्रस्तावित लेवी का उद्देश्य स्टेवडोरिंग प्रभारों शुल्कों के साथ-साथ लाइटरैज शुल्क को लागू करने की असंगतपूर्ण स्थिति को हटाने का इरादा है, इसके अलावा, मौजूदा प्रस्ताव को स्टीवडरिंग और शोर हैंडलिंग नीति के कार्यान्वयन की दिशा में प्रारंभिक कदम माना जाता है, जो एंकरेज पर प्रहस्तन से शुरू होता है, जहां एमबीपीटी स्टीवडरिंग गतिविधि नहीं करता है।
- (ग) इस संबंध में, स्टीवडरिंग और शोर हैंडलिंग नीति, 2016 के क्लॉज 3(v) के संदर्भ में यह प्रासंगिक है कि इससेपत्तन को उनके द्वारा अधिकृत निजी एजेंसियों से प्राप्त होने वाली रॉयल्टी को तय करने का अधिकार प्रदान करती है। आगे, खंड 3.5.5 (ए) सरकार द्वारा जारी किए गए स्टीवडरिंग और शोर हैंडलिंग ऑपरेशन के लिए अपफ्रंट टैरिफ तय करने के लिए दिशानिर्देशों में यह भी निर्धारित है कि पोर्ट ट्रस्ट इसके अंतर्गत सूचीबद्ध कारकों को ध्यान में रखते हुए एजेंटों से रॉयल्टी दर प्रति वर्ष प्रति मीट्रिक टन चार्ज करेगा। इस प्रकार, स्टीवडरिंग और शोर हैंडलिंग नीति और स्टीवडरिंग और शोर हैंडलिंग दिशानिर्देश दोनों में ही रॉयल्टी को तय करने की बात की गई है। इसलिए, एमबीपीटी को केवल रॉयल्टी को तय करने का अधिकार दिया गया है। रॉयल्टी दर का निर्धारण सांविधिक अधिकार के तहत इस प्राधिकरण को दिए गए आदेश से परे है।

(v) उपयोगकर्ताओं ने जमीन पर बाहरी एंकरेज पर प्रहस्तित कार्गो पर ₹.5/- प्रति टन की प्रस्तावित रॉयल्टी का इस आधार पर विरोध किया है कि यह एक अतिरिक्त शुल्क है। बाहरी लंगर पर स्टीवडरिंग गतिविधि निजी एजेंसियों द्वारा की जाती है। रॉयल्टी की मात्रा तय करने के लिए स्टीवडरिंग और शोर हैंडलिंग दिशानिर्देशों में सूचीबद्ध कारकों में से एक कारक स्टीवडरिंग एजेंटों का लाभ मार्जिन है। चूंकि रॉयल्टी को स्टीवडरिंग एजेंटों के लाभ मार्जिन में अवशोषित किया जाना है, इसलिए रॉयल्टी उपयोगकर्ता को अतिरिक्त बोझ नहीं लगती है। टैरिफ विनियमित होने के बाद एंकरेज पर स्टीवडरिंग गतिविधि के लिए यह स्थिति वास्तविकता बन जाएगी।

(vi) जैसा कि एमबीपीटी द्वारा रिपोर्ट में कहा गया है कि एमबीपीटी एंकरेज पर स्टीवडरिंग ऑपरेशन नहीं करता है। निजी संस्थाएं एंकरेज में स्टीवडोर ऑपरेशन करती हैं। निजी संस्थाओं द्वारा लगाए गए शुल्क अनियमित रहते हैं। स्टीवडरिंग और शोर हैंडलिंग दिशानिर्देशों के खंड 1.5 में महा पत्तनों को प्रदर्शन मानकों के साथ दिशानिर्देशों के तहत स्टीवडोर के लिए अपफ्रंट टैरिफ के निर्धारण के लिए इस प्राधिकरण को एक प्रस्ताव भेजे की आवश्यकता होती है। तदनुसार, एमबीपीटी को भारत के राजपत्र में पारित आदेश की अधिसूचना की तारीख से 3 महीने के भीतर प्रस्ताव पेश करने की सलाह दी जाती है, ताकि एंकरेज में निजी संस्थाओं द्वारा किए गए स्टीवडरिंग प्रहस्तन के लिए अपफ्रंट टैरिफ तय किया जा सके।

(vii) सामान्यतया, इस प्राधिकरण के आदेश की राजपत्र अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के बाद आम तौर पर संभावित रूप से प्रभावी रूप से प्रभावी होते हैं जब तक कि संबंधित टैरिफ आदेशों में अन्यथा अलग-अलग व्यवस्था का उल्लेख नहीं किया जाता है। तदनुसार, यह प्राधिकरण डॉक्स पर प्रहस्तित कार्गो के लिए दरों के संदर्भ में लागू चार्ज के 35% @ स्टीवडरिंग शुल्क के लेवी से संबंधित क्रम संख्या 3.1 (डी) (15) पर निर्धारित खंड को हटाने के लिए, भारत के राजपत्र में पारित आदेश की राजपत्र अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के बाद संभावित प्रभाव के साथ धारा में प्रहस्तित कार्गो के लिए अनुमोदन देने के इच्छुक है।

9.1. परिणामतः नतीजतन, और ऊपर दिए गए कारणों के लिए, और सामूहिक सोच-विचार के आधार पर, यह प्राधिकरण डॉक्स पर प्रहस्तित कार्गो के लिए दरों के संदर्भ में लागू स्टीवडरिंग शुल्क @ 35% की लेवी से संबंधित क्रम संख्या 3.1 (डी) (15) पर निर्धारित खंड को हटाने का अनुमोदन प्रदान करता है।

9.2. एमबीपीटी के एसओआर के क्रम संख्या 3.1 (डी)(15) में निर्धारित खंड का विलोपन भारत के राजपत्र में पारित आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के बाद लागू होगा।

9.3. एमबीपीटी के एमबीपीटी के साथ-साथ धर्मतार, टाटा पावर जेट्टी इत्यादि जैसे किसी भी अन्य गंतव्यों पर अपने बोर्ड ऑफ ट्रस्टी के अनुमोदन के साथ रॉयल्टी को तय और वसूल कर सकता है जो बाह्य और आंतरिक एंकरेज में प्रेष्य कार्गो के लिए उतारा जाता है।

टी. एस. बालासुब्रमणियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असा./141/18]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 4th July, 2018

No. TAMP/14/2018-MBPT.—In exercise of the powers conferred under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from Mumbai Port Trust (MBPT) seeking approval of royalty for stevedoring activity in Lighterage operation at Inner Anchorage and Outer Anchorage and withdrawal of stevedoring charges at 35% of the charges applicable for cargo handled at Docks, for cargo handled at Inner Anchorage, as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports

Case No. TAMP/14/2018-MBPT

The Mumbai Port Trust

- - -

Applicant

QUORUM

- (i) Shri T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii) Shri Rajat Sachar, Member (Economic)

ORDER(Passed on this 8th day of June 2018)

This case relates to a proposal dated 14 February 2018 received from the Mumbai Port Trust (MBPT) seeking approval of royalty for stevedoring activity in Lighterage operation at Inner Anchorage and Outer Anchorage and withdrawal of stevedoring charges at 35% of the charges applicable for cargo handled at Docks, for cargo handled at Inner Anchorage.

2. Based on the proposal received from the MBPT for general revision of its Scale of Rates (SOR), this Authority had passed an Order No. TAMP/78/2015-MBPT dated 21 June 2016, revising the Scale of Rates and approving the Performance Standards for MBPT. The said order prescribes a tariff validity period upto 31 March 2019.

3.1. In this backdrop, the MBPT vide its letter No. FA/ACC/161(X)/1258 dated 14 February 2018 has come up with the proposal in reference. The submissions of MBPT are summarized below:

- (i) MBPT carries out stevedoring operations by itself in Indira Dock for which tariff is approved by TAMP. Further, Scale of Rates prescribes levy of stevedoring charges @ 35% of the charge applicable with reference to the rates for cargo handled at Docks, for cargo handled in stream.
- (ii) Cargo handling in stream takes place for cargoes, ultimately destined to (a) Mumbai Port Facilities at Docks, Bunders, etc. and (b) Non-Mumbai Port Facilities, viz., Dharamtar, Tata Coal Jetty, etc.
- (iii) The 35% charges are levied only for cargoes destined to Mumbai Port Facilities and not to the Non-Mumbai Port Facilities. This has created abnormality as no additional services are provided by MBPT for cargoes handled in stream and removed to Mumbai Port facilities. However, cargoes handled in stream and removed to Non-Mumbai Port facilities are levied Lighterage charges. The Lighterage charges are not levied for cargo destined to Mumbai Port Facilities.
- (iv) The Lighterage charges viz., for dry bulk cargo on an average works out to approx. ₹20/- per MT whereas stevedoring charges works out to ₹71.39 per MT. This leads to an anomalous situation for the same services, causing increased cost to the cargo which is ultimately handled in Mumbai Port Facilities.
- (v) In both the above cases where Stevedoring charges and Lighterage charges are levied, no labour or equipment or any other service, except anchoring services to vessel is provided.
- (vi) Cargo meant for Mumbai is charged very heavily at ₹71.93 per tonne vis-à-vis cargo removed to Tata Jetty / Dharamtar Port, at approx.. ₹20/- per ton. There is reluctance on the part of the trade to discharge cargo in Inner Anchorage (stream) for MBPT. Out of 0.8 MMT in 2016-17, only 0.2 MMT is discharged in Inner Anchorage (stream) and rest in outer anchorage (Port Lighterage Area) to save on the stevedoring charges.
- (vii) Trade which uses MBPT is agreeable to pay Lighterage Charges but understandably, objects to bring the ship from outer anchorage (PLA) to inner anchorage (stream) for discharge.
- (viii) Not to put MBPT cargo to disadvantage vis-à-vis cargo going to Tata Jetty / Dharamtar, it is considered necessary to bring parity. Accordingly, the issue was discussed in various meetings to review inter-alia the charges levied at outer anchorage (PLA) and inner anchorage (stream) for Lighterage operations.
- (ix) Ministry of Shipping, GOI, had issued Stevedoring and Shore Handling Policy, 2015 for Major Ports. This policy requires that inter alia, stevedoring activities are to be undertaken by private agencies and the agencies in turn to share revenue with MBPT as Royalty.

- (x) In the Docks, stevedoring is performed by MBPT's manpower but in the anchorages, the stevedoring activities are already carried out by private agencies. MBPT gets no royalty. Accordingly, a view was taken that Royalty needs to be recovered from the private agencies undertaking stevedoring.
- (xi) Accordingly, the Committee considered comprehensively the various charges levied at Inner Anchorage and PLA (outer anchorage) [including the double banking charges on barges which come alongside the mother ship] and recommended, inter alia, in respect of bringing parity on application of stevedoring charges and Lighterage charges, as below:
- (a) Royalty of ₹.5/- per tonne will be introduced on ship undertaking Lighterage operations at PLA. This will be levied on cargo meant for Mumbai Port as well as for any other destination like Dharamtar, Tata Power Jetty, etc.
- (b). Royalty of ₹.7/- per tonne will be levied on Lighterage operation at inner anchorage (stream) for cargo to be handled at Mumbai Port as well as for the cargo moving to any other destination like Dharamtar, Tata Power Jetty, etc. In this scenario, stevedoring charge of 35% levied on the cargo meant for Mumbai Port will be removed from the existing Scale of Rates. [The recommendation of Committee is also furnished].

3.2. Accordingly, the proposal of the Port seeks approval for the following-

- (a) To recover Royalty towards stevedoring activity @ ₹.5/- per tonne on cargo unloaded / loaded on ship undertaking Lighterage operations at PLA, irrespective of its final place of discharge / origin i.e. MBPT, Tata Power Jetty (TPC) or Dharamtar Port.
- (b) To recover Royalty towards stevedoring activity @ ₹.7/- per tonne on cargo unloaded / loaded on ship undertaking Lighterage operations at inner anchorages (stream), irrespective of its final place of discharge / origin i.e. MBPT, Tata Power Jetty (TPC) or Dharamtar Port.
- (c) Delete Sr. No. 3.1(D) (15) relating to levy of Stevedoring Charges @35% of the charge application with reference to the rates for cargo handled at Docks, for cargo handled in stream.

3.3. The proposal of MBPT has approval of its Board of Trustees. The MBPT has furnished copy of the Board Resolution.

4. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of the MBPT letter dated 14 February 2018 was forwarded by letter dated 26 February 2018 to the concerned users/ user organizations seeking their comments. In response, some of the users / user organization have furnished their comments which was forwarded to MBPT as feedback information. The MBPT has responded vide its letters dated 11 May 2018 and 29 May 2018.

5. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the MBPT was requested by letter dated 12 April 2018 to furnish some information. The MBPT vide its letter No. FA/ACC/211/2457 dated 07 May 2018 has responded. The information sought and response of MBPT thereon are tabulated below:

Sr. No.	Information sought by us	Reply of MBPT
(i).	As per Section 3.1 (D) (15) of existing scale of rates approved by the Authority, the Mumbai Port Trust (MBPT) is levying the Stevedoring charges @ 35% of the charges applicable with reference to rates of the cargo handling at docks, for the cargo handled in stream	--
(ii)	The cargo destined for Mumbai Port facilities attracts stevedoring charges at ₹.71.39 per ton whereas cargo destined for non-Mumbai port facilities attracts lighterage charges on an average at ₹.20 per ton. No lighterage charges is levied on the cargo destined for Mumbai Port facilities. The cargo destined for Mumbai Port facilities is in a disadvantageous position as compared to the cargo destined for Non-Mumbai port facilities so far as the tariff is concerned. In order to remove the anomalous position, the MBPT in the proposal in reference dated 14 February 2018 has proposed to delete the above clause existing in the approved Scale of Rates and levy royalty on the Private Agencies who undertake stevedoring activity as given below:	The proposal for deletion of 3.1 (D) (15) of existing Scale of Rate is in any case desired, as MbPT intends to remove the anomalous situation vis-à-vis lighterage charges.

(ii) (a)	To recover Royalty of ₹.5/- per tonne towards stevedoring activity carried out by Private Agencies on cargo unloaded / loaded on ship undertaking Lighterage operations at outer Anchorage (PLA). The cargo meant for Mumbai Port as well as for any other destination like Dharamtar, Tata Power Jetty, etc. will attract this royalty.	
(ii) (b)	To recover Royalty of ₹.7/- per tonne towards stevedoring activity carried out by Private Agencies on cargo unloaded / loaded on ship undertaking Lighterage operation at inner anchorage (stream) for cargo destined for Mumbai Port as well as for the cargo moving to any other destination like Dharamtar, Tata Power Jetty, etc.	
(iii)	In this connection, the MBPT is requested to note that, as per section 42 (1) read with section 48 of the MPT Act, 1963, the Authority is mandated to fix the scale of rates for services performed by the Port Trust Board or any other person authorized by the Port under section 42 (3). The MBPT has stated that no labour or equipment or any other service is provided for cargo handled in stream. The proposed levy of royalty is to maintain a parity on the application of stevedoring charges and lighterage charges and the rate proposed is not in relation with any services rendered by the Port or any person authorized by the Port.	--
(iv)	Further, Clause 3 (v) of the Stevedoring and Shore handling Policy, 2016 requires the port to fix the royalty to be recovered from the private agencies authorized by them. Clause 3.5.5. (a) of the guidelines for determination of Upfront Tariff for Stevedoring and Shore handling operation also stipulates that the Port Trust shall charge a per metric tonne royalty rate from the agents keeping in view the factors listed thereunder. Both the Stevedoring and Shore Handling Policy and Guidelines do not require TAMP to approve Royalty payable by the Stevedoring Agents. No Major Port Trust has approached TAMP for approval of Royalty towards Stevedoring activity carried out by private agencies.	In view of the position in para 4.2 of TAMP's above referred letter, the Port may not require TAMP's approval for the Royalty. However, for any charges recovered from the Port Users, the approval of TAMP is invariably demanded by the Port Users and therefore it is desirable to get it approved from TAMP under the overall ARR requirement of Port. This was also informed to your good self during the Consultative process.
(v)	In this backdrop, the MBPT is requested to review its proposal seeking the approval of the Authority for the levy of royalty. If TAMP is required to approve the proposed rates of Royalty, the MBPT is requested to convey the relevant provisions of the MPT Act, 1963 / Stevedoring Guidelines under which TAMP can approve the rates.	--
(vi)	In this backdrop, the Port is requested to clarify whether this Authority has to proceed with the proposal of MBPT for deletion of 3.1 (D) (15) of existing scale of rates alone, as proposed by the MBPT, if TAMP is not empowered to approve Royalty.	
(viii)	The MBPT has stated that the stevedoring activities in the docks are being performed by MBPT's manpower and that in the anchorages, the stevedoring activities are carried out by private agencies. From the above proposal, the MBPT is seen to have authorized the private operators for	MbPT carries out stevedoring activity at the berths and not at anchorages. In next 3-4 years, there will be a substantial reduction in the manpower of MbPT and at that stage, full-fledged implementation of Stevedoring and Shore Handling Policy could be considered. The current proposal is an initial step towards

<p>carrying stevedoring operations at the anchorages. Considering that Section 48 mandates the Authority to frame SOR for the services performed by a Board or any other person authorized under Section 42 at or in relation to the port or port approaches, it appears that upfront tariff is required to be fixed for the activity of stevedoring on-board ship at Anchorage points. The Board Proceedings forwarded by the MBPT along with the proposal also emphasize the need for approval of TAMP for upfront tariff for stevedoring activity carried out at inner and outer anchorage. Though the Stevedoring and Shore handling Guidelines, 2016, do not prescribe norms for the stevedoring activity undertaken at anchorage points, the Kolkata Dock System (KDS) of Kolkata Port Trust (KOPT) had proposed upfront tariff for anchorage discharge (involving on-board operations), which has been approved by the Authority vide its Order No. TAMP/80/2016-KOPT dated 19 January 2018.</p>	<p>implementation of Stevedoring and Shore Handling Policy, but beginning with operations at Anchorage areas.</p> <p>MbPT has not authorized any private agencies to carry out stevedoring operations at the Anchorage. For lighterage operations at Anchorage, the permission is granted to the ship agents/ cargo consignees to perform the discharge/ loading operations by Marine Department. The Ship agents/ consignees who in turn may be getting it done through their stevedores. In the current proposal, only partial implementation of Stevedoring Policy is intended in such areas in which MbPT does not perform the Stevedoring activity.</p> <p>In view of above TAMP may reconsider its views regarding approval of Royalty and approve the proposed Royalty and deletion of 3.1 (D) (15) of existing Scale of Rates simultaneously / together. It is reiterated that the proposal be not dealt with in isolation.</p>
---	---

6. A joint hearing on the case in reference was held on 16 March 2018 at the office of this Authority in Mumbai. At the joint hearing, MBPT and users/ user organisations have made their submissions.

7. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the arguments made by the concerned parties will be sent separately to them. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

8. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i) The existing Scale of Rates (SOR) approved by this Authority vide its Order No. TAMP/78/2015-MBPT dated 21 July 2016, with a validity period upto 31 March 2019, *inter alia*, prescribes levy of stevedoring charges @ 35% of the charge applicable with reference to the rates for cargo handled at Docks, for cargo handled in stream.

Further, the cargo handling in stream takes place in respect of cargo destined to MBPT facilities and to non MBPT facilities. For cargo destined to MBPT facilities, the Stevedoring charges at ₹ 73.39 per tonne is being levied. For cargo moved to Non MBPT facilities, lighterage charges are levied at ₹20 per tonne.

Since cargo meant for MBPT facilities is charged more than the cargo meant for Non MBPT facilities and since no additional services are provided by MBPT for cargo destined to MBPT, reportedly there is reluctance in the trade to discharge cargo in inner anchorage (Stream) for MBPT. In order to not put the MBPT cargo at a disadvantageous position vis-à-vis cargo going to Non MBPT facilities, MBPT has felt the need to bring parity between the charges for the cargo meant for MBPT facilities and the cargo meant for Non MBPT facilities.

Considering that the Stevedoring and Shore handling policy, 2015 for Major Ports issued by Ministry of Shipping (MOS), Government of India which, *inter alia*, requires stevedoring activities to be undertaken by private agencies and the agencies in turn to share revenue with MBPT as Royalty, the MBPT has taken a view that Royalty needs to be recovered from the private agencies undertaking stevedoring.

- (ii) A committee constituted by MBPT to review, *inter-alia*, the charges levied at outer anchorage and inner anchorage (stream) for lighterage operations has made the following recommendations:
 - (a) Stevedoring charge of 35% levied on the cargo meant for Mumbai Port be removed from the existing Scale of Rates.
 - (b) Royalty of ₹.5/- per tonne be introduced on ship undertaking Lighterage operations at outer anchorage to be levied on cargo meant for Mumbai Port as well as for any other destination like Dharamtar, Tata Power Jetty, etc. and

- (c). Royalty of ₹.7/- per tonne be levied on Lighterage operation at inner anchorage (stream) for cargo to be handled at Mumbai Port as well as for the cargo moving to any other destination like Dharamtar, Tata Power Jetty, etc.
- (iii) Trade has welcomed the proposal to withdraw the Stevedoring Charges @ 35% of the charge application with reference to the rates for cargo handled at Docks, for cargo handled in stream. The proposal has the approval of Board of Trustees of MBPT. Accordingly, this Authority is inclined to approve the proposal of MBPT to delete the clause prescribed at Sr. No. 3.1(D) (15) relating to levy of Stevedoring Charges @ 35% of the charge application with reference to the rates for cargo handled at Docks, for cargo handled in stream, from its Scale of Rates.
- (iv) (a) The proposal of MBPT also seeks approval for the levy of Royalty towards stevedoring activity on cargo unloaded / loaded on ship undertaking Lighterage operations at Outer anchorage and inner anchorages (stream) at @ ₹. 5/- per tonne and ₹. 7/- per tonne respectively, irrespective of its final place of discharge / origin i.e. MBPT, Tata Power Jetty (TPC) or Dharamtar Port.
- (b) As per Section 42 (1) read with Section 48 of the Major Ports Act., 1963, this Authority is mandated to fix scale of rates for the services performed by the Port Trust Board or any person authorised by the Port under Section 42 (3). The clause 3 (i) of the Stevedoring and Shore handling policy, 2016 issued by the Government mandates this Authority to notify only the normative tariff for the stevedoring and shore handling activities. As regards the proposal of the port, it is noted that no labour or equipment or any other service is provided for cargo handled in stream and the rate proposed is not in relation with any services rendered by the Port or any person authorized by the Port. The proposed levy of royalty is intended to remove anomalous position of application of stevedoring charges vis-à-vis lighterage charges. Further, the current proposal is reported to be an initial step towards implementation of Stevedoring and Shore Handling Policy, beginning with operations at Anchorages, where MBPT does not perform the Stevedoring Activity.
- (c) In this regard, it is relevant here to draw reference to Clause 3 (v) of the Stevedoring and Shore handling Policy, 2016 which empowers the port to fix the royalty to be recovered from the private agencies authorized by them. Further, Clause 3.5.5. (a) of the guidelines for determination of Upfront Tariff for Stevedoring and Shore handling operation issued by the Government also stipulates that the Port Trust shall charge a per metric tonne royalty rate from the agents keeping in view the factors listed thereunder. As such, both the Stevedoring and Shore Handling Policy and the Stevedoring and Shore Handling Guidelines call for the port to fix the royalty. Therefore, the MBPT has only been empowered to fix the royalty. Fixation of rate of royalty is beyond the mandate given to this Authority under the Statute.
- (v). The users have objected to the proposed royalty of ₹ 5/- per tonne on the cargo handled at outer anchorage on the ground that it is an additional charge. The Stevedoring activity at the outer anchorage is carried out by the private agencies. One of the factors listed in the stevedoring and shore handling guidelines to decide the quantum of royalty is the profit margin of the stevedoring agents. Since the royalty is to be absorbed in the profit margin of the stevedoring agents, the royalty does not appear to be an additional burden to the user. This position will come to reality once the tariff for the Stevedoring activity at anchorage is regulated.
- (vi) As reported by the MBPT, the MBPT does not undertake stevedoring operations at the anchorages. The private entities undertake stevedores operations at the anchorage. The charges levied by private entities remain unregulated. Clause 1.5 of the Stevedoring and Shore Handling guidelines requires the Major Ports to file a proposal to this Authority for fixation of upfront tariff for stevedores under the guidelines along with performance standards. Accordingly, the MBPT is advised to file a proposal within 3 months from the date of notification of the Order passed in the Gazette of India, for fixation of upfront tariff for stevedoring operations carried out by the private entities at the anchorages.
- (vii) Orders of this Authority generally come into effect prospectively after expiry of 30 days from the date of Gazette Notification unless otherwise different arrangement is specifically mentioned in the respective tariff Orders. Accordingly, this Authority is inclined to grant approval for deletion of clause prescribed at Sr. No. 3.1(D) (15) relating to levy of Stevedoring Charges @ 35% of the charge applicable with reference to the rates for cargo handled at Docks, for cargo handled in stream with prospective effect after expiry of 30 days from the date of Gazette Notification of the Order passed in the Gazette of India.

9.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority accords approval for deletion of clause prescribed at Sr. No. 3.1(D) (15) relating to levy of Stevedoring Charges @35% of the charge application with reference to the rates for cargo handled at Docks.

9.2. The deletion of clause prescribed at Sr. No. 3.1 (D) (15) of the SoR of MBPT shall come into force after expiry of 30 days from the date of notification of the Order passed in the Gazette of India.

9.3. The MBPT can fix and collect royalty with the approval of its Board of Trustees on the cargo meant for MBPT as well as any other destinations like Dharamatar, TATA Power Jetty, etc. which are lightered at the outer anchorage and inner anchorage.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III/4/Exty./141/18]